

Wetterkapriolen und Sanddünen Deux Bernois autour du monde

Flugtagebuch: Zwei Berner auf Weltreise

Cabrioles météo et dunes de sable



Auf 4200 m zwischen Tucumán und Iquique: Eliane Ott und Moritz Leiser nehmen 2015 eine Auszeit, um mit Rucksack und Gleitschirm die Welt zu bereisen.
À 4200 m entre Tucumán et Iquique: en 2015, Eliane Ott et Moritz Leiser font une pause et parcourent le monde, sac à dos et parapentes sur les épaules.

Am Tag nach dem unglaublich guten Asado bei Charly Perez machten wir uns auf den Weg nach La Rioja. Einmal mehr waren wir froh, noch in Chile unsere Dollarvorräte aufgestockt zu haben. Auf dem Weg zum Busbahnhof stand an jedem Geldautomaten eine riesige Menschenschlange, die darauf hoffte, ein paar Noten aus dem Automaten zu ergattern.

Eliane Ott Moritz Leiser

Manchmal ist diese Warterei vergebens, weil der Vordermann die letzte Note aus dem Automaten zieht. Die Argentinier sind daher stets gut informiert, wann der nächste Geldtransport kommt. Dann stehen sie schon frühmorgens Schlange. Als Tourist ist es dementsprechend einfacher und auch günstiger, auf dem Schwarzmarkt Dollars zu wechseln. Wer jetzt an dunkle Ecken und einschüchternde Menschen denkt, liegt weit daneben. Der Dollar-Schwarzmarkt hat einen inoffiziell-offiziellen Wechselkurs, der unter dem Namen Dolarblue im Internet nachgeschaut werden kann. Es gibt bereits Tageszeitungen, die den Dolarblue im Wirtschaftsteil abdrucken, und Apps, mit denen man den Kurs bequem auf dem Smartphone nachschlagen kann. Im Moment liegt der Dolarblue bei 12,50–13 argentinischen Pesos, im Vergleich zum offiziellen Wechselkurs von 8,50 Pesos pro Dollar. Auf den Straßen wird man von Mittelsmännern offen angesprochen, selbst in Hörweite von Polizisten. Das Wechselgeschäft wird dann entweder in einem Hauseingang oder einem Laden, meist am Ende einer Ladenpassage, vorgenommen.

Wetterkapriolen in La Rioja

Die Fahrt nach La Rioja verlief – bis auf die zwei Stunden Verspätung – unspektakulär. Am Busbahnhof holte uns Charly, ein Mitarbeiter von El Rubio, mit seinem Auto ab und brachte uns zum Hostal von El Rubio. Kurz nach unserer Ankunft fuhren wir auch schon zum Startplatz hoch. Unterwegs erfuhren wir, dass die Landschaft ungewöhnlich grün sei, da es im Moment zu oft regne. Eigentlich ist la Rioja im Sommer ein Glutofen und bietet alle Schattierungen von Beige und Braun. Am Startplatz erkannten wir dann den Grund für das viele Grün: Hinter der Stadt bildeten sich bereits neue Gewitterzellen. Die Locals meinten aber, dass schwarzen Wolken in dieser Distanz ungefährlich seien und wir noch eine halbe Stunde fliegen könnten. In der Luft bemerkten wir aber, dass auch die Wolken über uns aktiv wurden. Froh darüber, vor noch nicht allzu langer Zeit Abstiegshilfen geübt zu haben, stand ich wenig später wohlbehalten am Boden.

Le lendemain de cet incroyable asado chez Charly Perez, nous prenons la route de La Rioja. Une fois encore, nous sommes soulagés d'avoir fait le plein de dollars au Chili. Sur le chemin de la gare routière, de très nombreuses personnes font la queue devant chaque distributeur bancaire, espérant pouvoir tirer quelques billets de la machine.

Parfois, l'attente est vainque, parce que la personne devant soi retire les derniers billets du distributeur. Les Argentins sont donc toujours très bien informés des prochains transports de fonds. Ils font alors la queue tôt le matin. Pour un touriste, il est plus simple – et moins cher – de changer ses dollars au marché noir. Quiconque pense maintenant à des ruelles sombres et des personnages louche est très à côté de la plaque. Le marché noir du dollar a un cours officiellement officiel qu'on peut consulter sur Internet sous le nom de Dolarblue. Il y a même des journaux quotidiens qui indiquent le cours du Dolarblue dans leurs pages économiques et des applis qui permettent de consulter ce cours sur son Smartphone. En ce moment, le Dolarblue vaut 12,50 à 13 pesos argentins, contre 8,50 pesos pour 1 dollar au cours officiel. Les intermédiaires vous abordent ouvertement dans la rue, même à portée de voix d'un policier. L'échange s'effectue alors soit dans une entrée d'immeuble ou dans un magasin, en général au bout d'une galerie marchande.

Cabrioles météo à La Rioja

Mis à part deux heures de retard, le voyage jusqu'à La Rioja se déroule sans problème. Charly, un employé d'El Rubio, vient nous chercher en voiture à la gare routière et nous emmène à l'Hostal El Rubio. Peu après notre arrivée, nous nous rendons au déco. En route, nous apprenons que la nature est inhabituellement verte parce qu'il pleut trop souvent, en ce moment. Normalement, La Rioja est une véritable fournaise, en été, et les paysages offrent toutes les variantes de beige et de brun. Au déco, nous découvrons vite la raison pour tout ce vert: derrière la ville, de nouvelles cellules orageuses sont déjà en formation. Les pilotes locaux estiment qu'à cette distance, ces nuages noirs sont inoffensifs et que nous avons une demi-heure de vol devant nous. Mais une fois en l'air, nous constatons que les nuages, au-dessus de nous, commencent eux aussi à bouillonner. Heureusement, le dernier entraînement à la descente rapide n'est pas si loin, et nous nous retrouvons bientôt sains et saufs au sol.



La Rioja: Das Wetter war nicht auf unserer Seite. **À La Rioja, la météo nous fait faux bond.** | Eindrücklich! Gewitter in Famatina. **Impressionnant! Orage à Famatina.**

Die Wetterbedingungen liessen keine längeren, geschweige denn Streckenflüge zu. Deshalb beschlossen wir, Richtung Famatina weiterzuziehen. Unsere Freunde von Flyinarg.com, Nico und Tamara, teilten uns mit, dass sie bereits dort seien. Famatina erreichten wir mitten in der Nacht ... genau richtig zum Nachtessen. In Argentinien wird selten vor 22 Uhr gegessen. Dankbar setzten wir uns an den gedeckten Tisch.

Streckenflüge entlang der Ruta 40

Am nächsten Tag stellte sich uns wieder die Frage nach Funkgeräten. Leider fanden wir noch immer keinen Laden, der uns einen

Iquique: Fliegermekka in der Wüste. **Iquique: La Mecque du vol libre au bord du désert.**

Les conditions météo ne permettent pas d'effectuer de vols prolongés, sans même parler de vols de distance. Nous décidons donc de poursuivre vers Famatina, pour rejoindre nos amis de Flyinarg.com, Nico et Tamara. Nous arrivons au beau milieu de la nuit – soit juste à l'heure pour le dîner. En Argentine, on mange rarement avant 22 h. La table est mise et nous prenons place avec plaisir.

Vols de distance le long de la Ruta 40

Le lendemain, la question des radios se pose à nouveau. Mais nous ne trouvons toujours pas de magasin qui propose de bonnes radios





Tucumán: Erstes Fluggebiet seit Langem, in dem wir über dichte Laubwälder gleiten. Tucuman: le premier site de vol avec d'épaisses forêts de feuillus depuis longtemps! | Glück nach der zweiten Aussenlandung in Famatina! Gleich der erste Pick-up nahm uns mit. Coup de chance après le 2e atterrissage à Famatina! Le premier pick-up qui passe est le bon.

anständigen 2-Meter-Funk hätte verkaufen können. Wer in Südamerika fliegen will, tut gut daran, sich vorgängig ein Funkgerät zu kaufen, das mehr als unsere Schulungsfrequenzen draufhat.

Mit Vorbehalten und von Argusaugen beobachtet durften wir dennoch abheben. Wenigstens ein Funkgerät konnten wir ausleihen. Für einen weiten Flug waren die Bedingungen in Famatina aber zu schwach. Ausser dem Hausbart war nicht viel thermische Aktivität zu finden. So standen wir einige Kilometer später unten an der Ruta 40. Diesem Funkgerät sei Dank, konnten wir auch unseren Rücktransport organisieren. Der Handyempfang ist draussen in der Pampa selbst in den Dörfern mehr schlecht als recht; und außerhalb der Dörfer besteht gar kein Empfang. Wie sich herausstellte, sind wir just an jenem Teil der Ruta 40 gelandet, an dem nur selten ein Auto anhält, um gestrandete Gleitschirmpiloten aufzuladen. Im Gegenteil: Gängige Reaktion auf unsere ausgestreckten Daumen war lautes Hupen und Vollgas. Den Strassenplanern waren wir daher dankbar, dass sie alle paar hundert Meter einen Baum stehen liessen – die Hitze war auch so unerträglich. Nach über einer Stunde wurden wir von Marcello, dem Besitzer unseres Fliegerhostels, abgeholt. Am Nachmittag kühlten wir uns in der kleinen Badeanstalt von Famatina ab.

Abendflüge waren uns leider nicht vergönnt. Entweder kam der Wind aus der falschen Richtung, oder dann machten uns Riesengewitter einen Strich durch die Rechnung. Dafür waren die Morgenflüge umso besser. So konnten wir das Streckenpotenzial ausnutzen; weit unten beobachtete ein Kondor von seinem Nestfelsen aus unseren Vorbeiflug. Nach einer grösseren Talquerung stellte sich aber heraus, dass der überregionale Wind zu stark aus Süden kam und wir deshalb zum nächsten Dorf durch die Lees unzähliger vorgelagerter Berghänge hätten fliegen müssen. Das Aufdrehen zum Hauptkamm wollte uns nicht gelingen, und so wurden wir immer tiefer in Richtung Strasse gespült. Diesmal standen wir aber auf dem richtigen Abschnitt der Ruta 40! Bereits das erste Auto lud uns auf und fuhr uns zurück.

Nordwärts

Das Fliegerhostel in Famatina liegt weit außerhalb des Dorfs, sodass es nur mit einem langen Marsch erreichbar ist. Als sich dann abzeichnete, dass alle Piloten mit Autos abreisen, beschlossen auch

Palo Buque: Moritz geniesst die letzten Sonnenstrahlen. Palo Buque: Moritz profite des derniers rayons du soleil. | Die Ridge entlang der Ruta 40 verspricht tolle Streckenflüge. La crête de long de la Ruta 40, ou la promesse de belles distances. | Schattenspiel in Palo Buque. Jouer avec son ombre à Palo Buque.

2 mètres. Quiconque part voler en Amérique du Sud doit penser à acheter une radio plus performante que nos habituelles radios pour la formation.

Malgré des réserves et surveillés comme le lait sur le feu, nous sommes finalement autorisés à décoller. Nous avons au moins pu emprunter une radio. À Famatina, les conditions sont pourtant trop faibles pour un long vol. Peu de thermiques, à part la pompe locale. Après quelques kilomètres, nous nous retrouvons au sol au bord de la Ruta 40. Grâce à la radio, nous pouvons organiser la récupération. Dans la pampa, même dans les villages, le réseau de téléphonie mobile fonctionne tant bien que mal; loin des habitations, il est inexistant. Il se trouve que nous nous sommes posés sur une portion de la Ruta 40 où les voitures s'arrêtent rarement pour emmener des parapentistes échoués. Au contraire: à la vue de nos pouces levés, la réaction la plus fréquente est de klaxonner puis d'accélérer. Nous sommes d'autant plus reconnaissants aux constructeurs de la route d'avoir laissé des arbres plantés à quelques centaines de mètres d'intervalle – mais la chaleur reste insoutenable. Après plus d'une heure, Marcello, le propriétaire de l'hôtel, vient nous chercher. Nous passons ensuite l'après-midi à nous rafraîchir à la piscine de Famatina.

Pas de vols du soir, hélas. Soit parce que le vent souffle dans la mauvaise direction, soit à cause de gros orages. Du coup, les vols matinaux n'en sont que plus agréables. Nous pouvons même exploiter un peu le potentiel de distance. Loin sous nos pieds, un condor nous observe depuis son aire, mais après la longue traversée d'une vallée, le vent suprarégional du sud s'avère trop fort: nous aurions dû nous faufilez jusqu'au prochain village le long des innombrables contreforts, sous le vent des montagnes. Nous ne parvenons pas à remonter jusqu'à la crête principale et sommes repoussés de plus en plus bas en direction de la route. Cette fois, nous nous retrouvons au bon endroit sur la Ruta 40! La première voiture qui passe est la bonne.

Cap au nord

À Famatina, l'hôtel pour pilotes se situe loin du centre du village, ce qui implique une longue marche. Lorsque nous apprenons que tous les pilotes ayant une voiture sont sur le départ, nous décidons de reprendre la route, nous aussi. Direction Tucumán. Où nous sommes



Andreas Matthes



Bedrohliche Regenwolken über dem Landeplatz in La Rioja. Nuages de pluie menaçant à La Rioja. | Drachentöten: Freunde des Unfallpiloten machten seinen Schirm flugtauglich. On achève bien les parapentes: les amis d'un pilote accidenté transforment son aile... | Unser neuer Schnellpacksack aus «toter Drachenhaut». ...en sac de rangement rapide.

wir, weiterzuziehen. Tucumán war unsere nächste Destination. Dort wurden wir von sintflutartigem Regen empfangen. Tagsüber war es brennend heiß und schwül. Der Regen bot Milliarden von Mücken ein angenehmes Klima. Wir ließen die Deckenventilatoren im Zimmer Überstunden schaufeln – das hielt die Mücken einigermaßen fern und schützte unsere Körper vor kompletter Überhitzung.

Dann machte ein verstauchter Fuß unsere Flugpläne zunichte. Als wir am Abreisetag doch noch den Weg nach Loma Bola fanden, herrschten Traumbedingungen. Wir genossen einen wunderschönen Flug über dem, laut Locals, sichersten Fluggebiet Argentiniens. Sicher deshalb, weil die Hügel von saftig grünen Bäumen bedeckt sind und man bei einem Absturz von den ausladenden Ästen sanft aufgefangen würde. Die Argentinier benutzen dafür sogar ein eigenes Verb: «arbolisar», baumlanden. Wir kosteten die Flugdauer voll aus und landeten unweit der Hauptstrasse auf einer Pferdekoppel. Der nette Besitzer deutete uns von weitem, dass das Tor offen sei. Anscheinend kannte er diese bunte Überraschung, die ab und zu von oben in seine Koppel plumpst. Den Bus nach Iquique erwischten wir nur dank eines Taxifahrers, der sämtliche Schleichwege kannte.

Fliegen, Essen, Schlafen, Fliegen

In Iquique wurden wir mit einem Grillfest zu Ehren eines Bruchpiloten empfangen; er überlebte seine harte Landung gegen die Wand eines Containers mit lediglich zwei gebrochenen Beinen. In Iquique flogen wir jeden Tag. Entweder morgens vom höher gelegenen Startplatz Alto Hospicio zum Flight Park Altazor, in dem wir unser Quartier bezogen hatten, oder abends an der Düne in Palo Buque. Oder morgens und abends. Je nach Wind. In Alto Hospicio konnten wir im thermodynamischen Aufwind herrlich dahingleiten. In Palo Buquet boten die vorgelagerte kleine und die große Düne dahinter einen wunderbaren Spielplatz, das Groundhandling zu üben und die Füße durch den Sand schleifen zu lassen. Schnell verfielen wir in eine angenehme Routine.

Dem Unfallschirm des Bruchpiloten wurde in Form einer Hängematte, eines Bettüberwurfs und eines Schnellpacksacks neues Leben eingebracht. Einen Gleitschirm flugtauglich zu machen, grenzt an einen Akt von Barbarei. Aber zu sehen, wie daraus etwas Tolles gemacht wird, dies lässt dieses Unbehagen schnell vergessen.

accueillis par des pluies diluvienues. Dans la journée, la chaleur est lourde, écrasante, tandis que la pluie offre un climat agréable à des milliards de moustiques. Dans notre chambre, les ventilateurs font des heures supplémentaires – ce qui éloigne un peu les moustiques et évite à nos corps une surchauffe définitive.

Une foulure anéantit alors tous nos espoirs de vol. Lorsque nous atteignons finalement Loma Bola, le jour de notre départ, les conditions sont superbes. Nous profitons d'un vol de rêve au-dessus du site le plus sûr d'Argentine, selon les pilotes locaux. Sûr, parce que les collines sont couvertes d'arbres tendres et verts et qu'en cas de crash, on est amorti en douceur par les branches amples. Les Argentins ont même un verbe pour ça: «arbolisar» – atterrir dans un arbre. Nous profitons pleinement du vol avant de nous poser dans un parc à chevaux, tout près de la route principale. De loin, le sympathique propriétaire nous indique que le portail est ouvert – apparemment, il est habitué à ces tissus colorés qui finissent dans son parc. Grâce à un chauffeur de taxi maîtrisant tous les raccourcis, nous arrivons juste à l'heure pour monter dans le bus en direction d'Iquique.

Voler, manger, dormir, voler

À Iquique, nous sommes accueillis par une grillade festive en l'honneur d'un casse-cou – un pilote ayant survécu à un gros crash contre un container et qui s'en est tiré avec deux jambes cassées. Nous volons alors tous les jours. Soit le matin depuis le déco Alto Hospicio jusqu'au Flight Park Altazor, où nous nous sommes installés, ou le soir sur la dune de Palo Buque. Ou encore le matin et le soir. Selon le vent. Depuis Alto Hospicio, nous glissons joliment sur l'ascendance thermodynamique. À Palo Buquet, la petite dune avancée et la plus grande, à l'arrière, forment un superbe terrain de jeu où pratiquer le maniement au sol et laisser glisser les pieds sur le sable. Nous sombrons vite dans une agréable routine.

Le parapente du pilote accidenté a droit à une nouvelle vie, sous la forme d'un hamac, d'un couvre-lit et d'un sac de rangement rapide. Rendre une aile inapte au vol, c'est presque un acte de barbarie. Un malaise qui s'estompe vite quand on voit qu'on peut en faire quelque chose d'autant joli.

